

MICHAŁ JAWORSKI  
Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

## Granice odpowiedzialności kontraktowej agentów handlingowych w lotnictwie cywilnym – według standardu IATA SGHA

### Abstract

#### Limits of Contractual Liability of Handling Agents in Civil Aviation according to the IATA SGHA Standard

Dynamic development of international air transport requires not only accurate technical solutions that ensure its safety, but also universal legal regulations that provide for determination of liability limits of individual entities engaged in air transport handling in terms of contractual, administrative and penal liability. In case of international air transport differentiation of the limits of contractual liability under various legal systems may entail many interpretational issues related to the choice and indication of the governing law as well as various traditions and legal culture, which may result in different understanding of individual legal institutions. This paper discusses the limits of contractual liability of handling agents pursuant to the agreement standard which prevails in the market and which has been developed and updated by the International Air Transport Association (IATA).

**Keywords:** handling, handling agents, contractual liability, limits of liability, SGHA, *culpa lata dolo aequiparatur*

**Słowa kluczowe:** obsługa naziemna, agenci obsługi naziemnej, odpowiedzialność kontraktowa, ograniczenia odpowiedzialności, *culpa lata dolo aequiparatur*

## 1. Wstęp

Każdego dnia w Polsce wykonywanych jest ponad 750 operacji startów i lądowań pasażerskich statków powietrznych. Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie obsługuje dziennie średnio ponad 330 operacji lotniczych<sup>1</sup>. Niezależnie od systemowych rozwiązań związanych z żeglugą powietrzną każda z tych operacji lotniczych wymaga zaangażowania od kilkunastu do kilkudziesięciu osób zapewniających wyspecjalizowane usługi, między innymi w zakresie obsługi naziemnej (obsługi handlingowej), mające kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego i samego lotu<sup>2</sup>. Dynamika rozwoju rynku usług lotniczych powoduje wzrost niebezpieczeństw operacyjnych, a tym samym ryzyko wystąpienia zdarzeń lotniczych, w tym także katastrof lotniczych. Jednocześnie praktyka obrotu wykształciła wiele precyzyjnych regulacji prawnych zapewniających z jednej strony jego bezpieczeństwo, z drugiej strony, z uwagi na powtarzalne czynności – uniwersalny wzorzec umowny stanowiący podstawę kontraktowania. Celem niniejszego opracowania jest analiza zakresu odpowiedzialności kontraktowej agenta handlingowego za zdarzenia w lotnictwie cywilnym i zasad limitacji odpowiedzialności wynikających z dominującego na rynku wzorca umownego *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA) stworzonego przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IATA).

## 2. Zarys ram prawnych działalności handlingowej w międzynarodowym, europejskim i polskim systemie prawa

Podstawowy system prawa traktatowego normujący zagadnienia żeglugi powietrznej oparty jest na Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej na Konferencji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w Chicago w 1944 r. oraz dokumentów ją uzupełniających, w szczególności załączników o charakterze

---

<sup>1</sup> Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego, <http://www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/397-statystyki-i-analizy-ryńku-transportu-lotniczego/3724-statystyki-wg-portow-lotniczych> (dostęp: 11.01.2017).

<sup>2</sup> Jak doniosło znaczenie dla bezpieczeństwa operacji mają czynności handlingowe, pokazuje przykład katastrofy lotniczej podczas lotu Scandinavian Airlines 751 z dnia 27 grudnia 1991 roku. 25 sekund po starcie ze sztokholmskiego lotniska Arlanda przestały pracować oba silniki samolotu McDonnell Douglas MD-81 międzynarodowych linii lotniczych Scandinavian Airlines. Maszyna rozbiła się 15 km od lotniska. W przeddzień katastrofy samolot MD-81 przyleciał do Sztokholmu z Zurychu. Maszyna całą noc stała na płycie lotniska, co spowodowało zebranie się na niej 20-centymetrowej warstwy lodu i śnieżnego błota. 27 grudnia, w dniu katastrofy, kapitan zlecił dwukrotne odlodzenie samolotu. Personel naziemny usunął lód i śnieg ze skrzydeł, choć miał z tym pewne problemy, gdyż warstwa była zbyt gruba. Po starcie piloci usłyszeli dziwne dźwięki dochodzące od strony silników. Stwierdzili, że to wina sprężarki i kapitan zmniejszył ciąg, lecz stało się zupełnie odwrotnie. Moc silników wzrosła do 100%. Kilka sekund później oba silniki zatrzymały się. Kapitan próbował zawrócić na lotnisko Arlanda, ale uznał, że próba skrętu spowoduje przeciągnięcie, dlatego utrzymał maszynę na pierwotnym kursie. Samolot bez mocy silników rozbił się na małej polance w lesie oddalonym 15 km od lotniska. Kadłub przełamał się na trzy części. Szwedzka komisja do spraw badania wypadków lotniczych SAIB stwierdziła, że awarię spowodowały różne czynniki, w tym nieprawidłowe odlodzenie powierzchni skrzydeł. Gdy samolot oderwał się od ziemi, skrzydła ugięły się pod ciężarem samolotu, a pozostały na płaszczyźnie skrzydeł lód oderwał się i wpadł do silników. Źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Katastrofa\\_lotu\\_Scandinavian\\_Airlines\\_751#cite\\_ref-1](https://pl.wikipedia.org/wiki/Katastrofa_lotu_Scandinavian_Airlines_751#cite_ref-1) (dostęp: 11.01.2017).

technicznym. Do obsługi handlingowej odnieść można postanowienia Konwencji chicagowskiej, dotyczące obowiązku zapewnienia przez państwa jednakowych warunków korzystania z lotnisk i innych udogodnień dla żeglugi powietrznej<sup>3</sup>, jednakże postanowienia te dotyczą praw przysługujących przewoźnikom, nie zaś praw czy obowiązków agentów obsługowych.

Drugim obok chicagowskiego systemem norm prawa lotniczego jest system warszawski. Jego podstawę stanowi konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie w 1929 roku. Konwencja ta pozostaje najstarszą obowiązującą konwencją lotniczą, a nadto najbardziej powszechnie przyjętym traktatem międzynarodowym w zakresie prawa prywatnego<sup>4</sup>. Konwencja ta nie odnosi się wprost do czynności obsługowych, jednakże jej zakres regulacyjny dotyczący ujednolicenia postanowień w zakresie odpowiedzialności przewoźników, może determinować zakres odpowiedzialności innych podmiotów biorących udział w przygotowaniu i nadzorowaniu lotów, w tym agentów handlingowych. Ma to szczególne znaczenie wobec podnoszonych w literaturze przedmiotu zarzutów dezintegracji systemu warszawskiego<sup>5</sup>, kolejnych protokołów zmieniających Konwencję warszawską<sup>6</sup>, podpisanych przez wiele różnych państw, mogących skutkować kolizją norm, w tym w zakresie jurysdykcji krajowych. Szersze omówienie przedmiotowego zagadnienia w kontekście czynności wykonywanych przez agentów handlingowych wykracza jednakże poza ramy niniejszego opracowania.

W aspekcie dotyczącym kształtowania się systemu kompensacji szkód spowodowanych przez cywilne statki powietrzne<sup>7</sup> należy wspomnieć także o systemie rzymsko-montrealskim ukształtowanym przez Konwencję rzymską z 1933 r., zastępującą ją Konwencją rzymską z 1952 r., następnie zmienioną Protokołem Montrealskim z 1978 r. w zakresie dotyczącym nowych limitów odszkodowań. Konwencje te odegrały mniejszą rolę w kształtowaniu całościowego systemu prawnego międzynarodowego lotnictwa cywilnego<sup>8</sup>, jednakże odnoszą się pośrednio do zasad odpowiedzialności podmiotów wykonujących czynności w imieniu lub na rzecz podmiotu eksploatującego statek powietrzny. Dalsza modernizacja systemu rzymskiego nastąpiła na konferencji International Civil Aviation Organization (ICAO) – Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego w Montrealu w 2009 r. w wyniku przyjęcia dwóch nowych konwencji o wyrównywaniu osobom trzecim szkód wynikających z bezprawnej ingerencji wobec statków powietrznych oraz konwencji o wyrównywaniu szkód spowodowanych przez statki powietrzne osobom trzecim. Konwencje te nie odnoszą się wprost do działalności handlingowej.

<sup>3</sup> Por. M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskiej i krajowe*, Warszawa 2011, s. 358

<sup>4</sup> Por. *ibidem*, s. 62

<sup>5</sup> Por. szerzej A. Kunert-Diallo, *Kolizje w międzynarodowym transporcie lotniczym*, Warszawa 2011, s. 19 i n.

<sup>6</sup> Do podstawowych dokumentów należy zaliczyć Protokół Haski z 1955 r., Protokół guadalajarski z 1961 r., Protokół guatemalski z 1971 roku, Protokoły montrealskie z 1975 r.

<sup>7</sup> Analizę zasad odpowiedzialności opartych na systemie rzymsko-montrealskim przeprowadza A. Konert, *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Warszawa 2014.

<sup>8</sup> Por. szerzej M. Żylicz, *Prawo...*, s. 90 i n.

W europejskim prawie lotniczym obecny zakres regulacji działalności usług obsługi naziemnej wynika wprost z Dyrektywy 96/67/EC z października 1996 roku<sup>9</sup> konstytuującej zasady organizacji obsługi naziemnej, implementowanej w całości do polskiej ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze<sup>10</sup>.

Obsługa naziemna (*ground handling*) jest lotniczą działalnością gospodarczą<sup>11</sup> wykonywaną przez: (1) wyspecjalizowane podmioty gospodarcze, (2) podmioty zarządzające portami lotniczymi i (3) same linie lotnicze (tzw. *self-handling*) na podstawie zezwolenia<sup>12</sup> wydawanego przez organ administracji centralnej odpowiedzialny za nadzór nad transportem lotniczym – w Polsce przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Podmiot gospodarczy (agent handlingowy/agent obsługi naziemnej/*ground handling operator*), inny niż zarządzający portem lotniczym i sam przewoźnik w ramach *self-handling* w zakresie dotyczącym obsługi materiałów niebezpiecznych oraz w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w materiały napędowe, jest ponadto zobowiązany do uprzedniego uzyskania certyfikatu<sup>13</sup>. Kategoriom usług handlingowych odpowiada odpowiednio zdefiniowany zakres czynności obsługowych, w stosunku do których przedsiębiorca musi dysponować odpowiednimi zasobami (kadrowymi, sprzętowymi, ekonomicznymi).

Zgodnie z art. 177 ust. 1 prawa lotniczego obsługa naziemna jest zorganizowana na zasadach równego traktowania przedsiębiorców ją świadczących oraz obsługiwanych użytkowników portu lotniczego, którzy powinni mieć zapewnioną możliwość wyboru świadczącego obsługę spośród uprawnionych przedsiębiorców. Przepis ten znajduje zastosowanie w odniesieniu do wszystkich portów lotniczych, zarówno w przypadku, gdy w danym porcie lotniczym zapewniona jest swoboda świadczenia obsługi naziemnej, jak i w przypadkach, w których wprowadzone jest ograniczenie administracyjne z uwagi na występujące ograniczenia dysponowanej powierzchni lub przepustowości.

Niezależnie od ram o charakterze administracyjnoprawnym czy też wymogów regulatora rynku, wykonywanie usług handlingowych oparte jest co do zasady na prawie kontraktowym. Wprawdzie w systemie źródeł prawa gospodarczego prywatnego

---

<sup>9</sup> Dz.Urz. WE 1996 L 272/36 ze zm.

<sup>10</sup> Tekst jednolity: Dz.U. z 2016 r., poz. 605 ze zm.

<sup>11</sup> Zgodnie z art. 176 pr. lot. obsługa naziemna obejmuje jedenaście (11) kategorii usług wykonywanych w porcie lotniczym na rzecz przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych. Są to:

- 1) obsługa w zakresie administracji naziemnej i nadzoru;
- 2) obsługa pasażerów;
- 3) obsługa bagażu;
- 4) obsługa towarów lub poczty;
- 5) obsługa płytowa;
- 6) obsługa statków powietrznych;
- 7) obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w materiały napędowe;
- 8) obsługa w zakresie utrzymania statków powietrznych;
- 9) obsługa w zakresie operacji lotniczych i czynności administracyjnych związanych z załogą;
- 10) transport naziemny;
- 11) obsługa w zakresie zaopatrzenia pokładowego statków powietrznych w żywność i napoje (catering).

<sup>12</sup> Art. 176a pr. lot.

<sup>13</sup> Art. 160 ust. 3 pkt 1) kit. b) pr. lot.

dominują akty stanowione, jednakże coraz większe znaczenie mają różnego rodzaju akty prawa umownego, a także akty prawa zwyczajowego (czy też same zwyczaje). Duże znaczenie ma także stworzone przez same strony prawo umowne (*lex contractus*)<sup>14</sup>. Powszechne stają się też kontrakty zawierane w międzynarodowym obrocie gospodarczym na podstawie wzorców umów, umów typowych czy też klauzul umownych. Szczególną rolę w obrocie międzynarodowym odgrywa Międzynarodowa Izba Handlowa (ICC) w Paryżu, wydająca międzynarodowe formuły klauzul umownych (Incoterms). Na znaczeniu zyskują także inicjatywy stworzenia jednego uniwersalnego systemu prawa handlowego na wzór średniowiecznego *lex mercatoria*. Cel ten jest osiągany m.in. przez harmonizację i unifikację prawa handlowego, w szczególności przez Komisję Międzynarodowego Prawa Handlowego ONZ (UNCITRAL) oraz Instytut Ujednolicania Prawa Handlowego (UNIDROIT)<sup>15</sup>. Niektórzy autorzy wprost wskazują na zjawisko tzw. nowego *lex mercatoria*, obejmującego wszystkie powyższe instytucje i akty tzw. *soft law*<sup>16</sup>.

W zakresie lotnictwa cywilnego istotną funkcję w dziedzinie unifikacji prawa gospodarczego prywatnego pełni International Air Transport Association (IATA) – Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego, utworzone w 1944 roku jako światowa organizacja przewoźników lotniczych, zrzeszająca 250 przewoźników lotniczych. IATA ma status organizacji pozarządowej i pozostaje jedną z najbardziej wykwalifikowanych organizacji specjalistycznych w zakresie lotnictwa cywilnego. Organizacja zajmuje się opracowywaniem, wdrażaniem i nadzorem nad licznymi procedurami mającymi znaczenie w obrocie międzynarodowym, w tym w zakresie uzgadniania taryf, porozumień technicznych, aliansów (kapitałowych, kooperacyjnych), porozumień handlowych (*blocked space, code sharing*) itp.

Z kolei w zakresie działalności handlingowej najbardziej powszechnym, stosowanym w obrocie gospodarczym, dokumentem opracowanym przez IATA jest tzw. Standardowa Umowa Obsługi Naziemnej (*Standard Ground Handling Agreement* – dalej: SGHA), która została opublikowana w trzech wersjach – z 2004, 2008 i 2013 r. Obecnie prowadzone są prace nad rewizją tej umowy i opracowaniem kolejnej wersji wzorca umownego. Wzorzec ten i wynikające z niego reguły odpowiedzialności kontraktowej są przedmiotem dalszej analizy.

### 3. Zakres regulacyjny SGHA

Wzorcowa umowa handlingowa według standardu IATA składa się z trzech części: umowy głównej (*Main Agreement*) zawierającej klauzulę umowną, o których włączeniu, modyfikacji lub wyłączeniu decydują strony umowy, Annexu A – zawierającego

<sup>14</sup> Por. *Prawo gospodarcze prywatne*, red. T. Mróz, M. Stec, Warszawa 2012, s. 16.

<sup>15</sup> Por. *ibidem*, s. 21.

<sup>16</sup> Por. *Międzynarodowe prawo handlowe*, red. M. Pazdan, Warszawa 2002, s. 48.

ogólny (wzorcowy) opis usług oraz Annexu B zawierającego uzgodnienia w zakresie lokalizacji, uzgodnionych usług i opłat.

Stronami kontraktu są przewoźnik (*Carrier*) i agent handlingowy (*Handling Company*). Przedmiotem kontraktu jest zobowiązanie do świadczenia usług obsługi naziemnej. Poszczególne czynności są opisane w sekcjach odpowiadających swoją numeracją kategoriom obsługi handlingowej. Annex A daje możliwość ustalenia ogólnego zakresu usług. Z kolei Annex B, poza lokalizacją, dookreśla uzgodnienia co do zakresu usług, uzgodnienia cenowe za poszczególne czynności obsługowe – w większości przypadków opierające się na opublikowanych cennikach agentów handlingowych lub też ich modyfikacjach.

W zakresie trwania stosunku umownego wskazywana jest data początkowa obowiązywania umowy (*effective from*). Zmiany są dokonywane w formie podpisania kolejnej wersji Annexu B. Okres wypowiedzenia co do zasady wynosi 60 dni.

Wersje SGHA z 2008 i 2009 r. dają możliwość dokonania zapisu na prawo właściwe i sąd właściwy – według wyboru i uznania stron umowy.

#### 4. Zasady odpowiedzialności kontraktowej

Odpowiedzialność odszkodowawcza występuje w ramach stosunku zobowiązaniowego, w którym przedmiotem świadczenia strony zobowiązanej jest zachowanie zmierzające do naprawienia szkody powstałej w majątku poszkodowanego. Źródłem odpowiedzialności kontraktowej jest niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy. Cechą odpowiedzialności kontraktowej jest to, że zobowiązanie do naprawienia szkody ma charakter następczy<sup>17</sup>. W większości systemów prawnych szczegółowe rozwiązania w zakresie odpowiedzialności kontraktowej opierają się na zasadach odpowiedzialności rozumianych jako podstawowe założenia determinujące prawne przypisanie określonym osobom – w związku z zajściem określonych zdarzeń – odpowiedzialności za szkodę. Przepisy polskiego kodeksu cywilnego opierają się na zasadzie winy, ryzyka<sup>18</sup> i słuszności oraz na zasadzie gwarancyjno-repartycyjnej. Co znamienne, w polskim systemie prawa kodeksowa regulacja odpowiedzialności kontraktowej oparta została na zasadzie winy w postaci winy domniemanej. Kwestia ta, na co zwraca się uwagę w literaturze<sup>19</sup>, odmiennie prezentuje się na gruncie szeroko rozumianego prawa transportowego, w którym dominującą rolę odgrywa zobiektywizowana postać odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania – i to częstokroć niezależna od winy. Ma to znaczenie odnośnie do niniejszych rozważań, ponieważ odpowiedzialność przewoźnika względem osób trzecich rozciąga się na działania/zaniechania operatora handlingowego, który w relacji do osób trzecich (w tym pasażerów)

<sup>17</sup> Por. *Prawo...*, s. 441.

<sup>18</sup> Szerzej na temat terminu zasada ryzyka i jego przydatności na gruncie prawa zobowiązań umownych por. M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce, geneza, charakter prawny, granice. Studium prawnoporównawcze*, Kraków 1993.

<sup>19</sup> *Ibidem*, s. 13.



występuje jako podwykonawca części czynności związanych *stricte* z przewozem (kwestia przyjęcia i wydania bagażu, przyjęcia pasażera, transportu pasażera, itp.), w relacji zaś do przewoźnika – jako wykonawca realizujący wyspecjalizowane usługi w ramach swojego przedsiębiorstwa jako profesjonalnego podmiotu trudniącego się zawodowo taką działalnością, spełniającego obowiązki rejestracyjne, mającego stosowne zezwolenia administracyjne, a w wielu przypadkach także certyfikaty stanowiące potwierdzenie odpowiedniego stopnia organizacyjnego danego podmiotu.

Tak zdefiniowany „profil” wykonawcy usług handlingowych będzie miał znaczenie przy ocenie stopnia ewentualnych działań lub zaniechań skutkujących powstaniem szkody z uwagi na deontologię działań profesjonalisty w obrocie gospodarczym.

Pierwszą przesłanką warunkującą powstanie obowiązku odszkodowawczego jest zaistnienie uszczerbku w dobrach prawnie chronionych osoby/podmiotu poszkodowanego (szkody). Przepisy polskiego kodeksu cywilnego nie definiują pojęcia szkody. Jednakże pojęcie to powinno być interpretowane możliwie szeroko (uwzględniając charakter majątkowy i niemajątkowy) od strony przedmiotowej szkody na osobie i w mieniu.

Drugą przesłanką jest zdarzenie będące źródłem szkody, z którym związany jest obowiązek odszkodowawczy. Wreszcie pomiędzy szkodą a zdarzeniem musi zachodzić związek przyczynowy. Zgodnie z art. 361 § 1 k.c. zobowiązany do naprawienia szkody ponosi odpowiedzialność jedynie za normalne następstwa działania lub zaniechania co stanowi także o granicach tej odpowiedzialności. Co do zasady naprawienie szkody obejmuje szkody, które poszkodowany poniósł (*damnum emergens*) oraz korzyści, które mógłby osiągnąć (*lucrum cessans*). Te ogólne zasady w zetknięciu z praktyką obrotu i wzorcami umownymi podlegają daleko idącym modyfikacjom, które swoje źródło czerpią z pozycji przewoźników lotniczych na rynku, zasad ustrojowych, w tym konwencyjnych, dotyczących rozkładu ryzyka w transporcie lotniczym.

#### 4. Modyfikacje odpowiedzialności kontraktowej w transporcie lotniczym według wzorca IATA

Stosownie do art. 471 k.c. dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Przepis art. 471 k.c. przewiduje domniemanie, że niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania jest następstwem okoliczności, które obciążają dłużnika. Okoliczności egzoneracyjne – jeśli zostaną wykazane przez dłużnika – zwalniają go z odpowiedzialności<sup>20</sup>. Co bardzo istotne i co stanowi uniwersalny miernik w większości systemów prawa, dłużnik jest odpowiedzialny za niezachowanie należytej staranności – odpowiada za naganne, chociażby

---

<sup>20</sup> Szerzej na temat przyczyn egzoneracyjnych i granic odpowiedzialności przewoźnika zob. M. Stec, *Odpowiedzialność...*, s. 61–111.

nieumyślne naruszenie zobowiązania. Przy ocenie stopnia naruszenia stosowane są zwykle kryteria związane z oceną zachowania sprawcy, dotyczące niedbalstwa – odpowiadającego kategorii *negligence* w systemie anglosaskim (gdy sprawca powoduje szkodę, nie zachowując podczas swojego postępowania należytej staranności) oraz rażącego niedbalstwa – odpowiadającego konstrukcji *gross negligence* czy też *wilfull misconduct*<sup>21</sup> (rozumianego jako niezachowanie staranności, jakiej można wymagać od osoby mającej stosowne kwalifikacje czy doświadczenie, umożliwiające prawidłową identyfikację zagrożeń i ich stopnia). Rozróżnienie granic poszczególnych konstrukcji jest problematyczne dla prawników w każdym systemie prawa. Uniwersalną płaszczyzną rozróżnienia pozostaje paremia *Culpa lata dolo aequiparatur*<sup>22</sup> – zgodnie z którą ciężkie niedbalstwo równe jest zawinieniu (umyślnemu) działaniu lub zaniechaniu.

Ograniczenie odpowiedzialności agenta handlingowego następuje w omawianym wzorcu umownym. Co do zasady umowne ograniczenia odpowiedzialności mogą przybierać różne formy. Jako główną linię podziału przyjmuje się rozróżnienie postanowień umownych na te, które wprowadzają ograniczenia w ramach przyjętego reżimu odpowiedzialności, i te, które takie podstawy odpowiedzialności modyfikują<sup>23</sup>. Są to klauzule:

- 1) kwotowo limitujące odpowiedzialność;
- 2) wyłączające możliwość dochodzenia ściśle określonych szkód;
- 3) limitujące możliwość dochodzenia odszkodowania poprzez wprowadzenie określonych procedur.

Zasady odpowiedzialności kontraktowej stosunku umownego według wzorca SGHA są zmodyfikowane zarówno w zakresie klauzul kwotowo ograniczających odpowiedzialność, klauzul wyłączających możliwość dochodzenia pewnych określonych szkód, jak również modyfikujących możliwość dochodzenia odszkodowań. Zasady te ujęte są w art. 8 *Main Agreement*, zatytułowanym *Liability and indemnity*.

Zgodnie z postanowieniami art. 8 ust. 1 *Main Agreement* zasadą jest wyłączenie możliwości zgłaszania i dochodzenia roszczeń odszkodowawczych do agenta handlingowego przez przewoźnika, jak również zwolnienie agenta handlingowego z odpowiedzialności w przypadku zgłoszenia roszczenia odszkodowawczego lub dochodzenia takiego roszczenia przed sądem przez osobę trzecią za szkody, jakie powstały w związku z działaniem lub zaniechaniem agenta handlingowego – pozostające w związku z wykonywaniem umowy, z wyjątkiem działań lub zaniechań spowodowanych umyślnie lub z rażącym niedbalstwem. W zakresie przedmiotowym standard umowny wymienia zdarzenia powodujące:

- 1) obrażenia lub śmierć pasażerów;
- 2) zniszczenie lub opóźnienie w dostarczeniu bagażu, cargo lub poczty;

<sup>21</sup> Por. szerzej D. Damar, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Heidelberg 2011.

<sup>22</sup> Dig. 11.6.1.1

<sup>23</sup> Por. M. Łolik, *Współczesne prawo kontraktów. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2014, s. 87.



- 3) uszkodzenie lub zagubienie jakiegokolwiek mienia, którego właścicielem lub operatorem jest przewoźnik, z wyłączeniem tzw. *consequential loss*.

Tak ukształtowane ograniczenie odpowiedzialności po stronie agenta handlingowego uzasadnione jest przewagą ekonomiczną przewoźnika i wynikającą z art. 22 Konwencji montrealskiej (1999) zasadą nieograniczonej odpowiedzialności przewoźnika.

Powyższe zasady limitacji odpowiedzialności znajdują zastosowanie przy zachowaniu aktów staranności przez agenta handlingowego, określonych w umowie, a sprowadzających się do spełnienia przez agenta handlingowego określonych czynności notyfikujących i zachowawczych:

- 1) zgłoszone roszczenia muszą być analizowane przy udziale przewoźnika;
- 2) wszelkie roszczenia powinny być zgłoszone przewoźnikowi niezwłocznie;
- 3) działanie lub zaniechanie agenta handlingowego pozostaje w związku z wykonywanym przez przewoźnika przewozem, do którego znajdują zastosowanie postanowienia Konwencji warszawskiej i/lub montrealskiej (1999).

Podobna regulacja dotyczy agenta handlingowego, który nie może zgłaszać roszczeń odszkodowawczych i powinien zapewnić zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności w przypadku fizycznego uszkodzenia lub szkody w statku powietrznym przewoźnika, spowodowanych niedbałym działaniem lub zaniechaniem agenta handlingowego, przy czym w takim przypadku odpowiedzialność agenta handlingowego jest limitowana do wysokości szkody określonej w polisie przewoźnika jako kwota *deductible* (kwota udziału własnego) i nie może w żadnym przypadku przekroczyć kwoty 1 500 000 (jednego miliona pięciuset tysięcy) USD. Jednocześnie – wobec wyraźnego wyłączenia umownego – w zakresie szkód do 3000 USD konstrukcja ta nie znajdzie zastosowania.

Dodatkowo agent handlingowy zobligowany jest do zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności w przypadku wyrządzenia bezpośredniej szkody wywołanej zagubieniem lub uszkodzeniem cargo z powodu niedbałości, przy czym w takim przypadku odpowiedzialność agenta handlingowego jest limitowana zgodnie z postanowieniami art. 22 ust. 3 Konwencji montrealskiej (1999) i jej późniejszych uaktualnień, jednakże odpowiedzialność agenta nie powinna przekroczyć kwoty 1 000 000 (jednego miliona) USD. Jednocześnie w umowie sformułowany jest wymóg zgłoszenia szkody w limicie czasowym określonym w art. 31 ust. 2 Konwencji montrealskiej. Przy czym odpowiedzialność agenta handlingowego nigdy nie może być większa niż odpowiedzialność przewoźnika.

Wskazana klauzula *deductible* jest klauzulą spotykaną w umowach ubezpieczenia lotniczego, zgodnie z którą przewoźnik zobowiązany jest do pokrycia wydatków tzw. *out of pocket* w uzgodnionej z ubezpieczycielem kwocie. Wpłata tej kwoty, w zależności od treści klauzuli, podlega rekompensacie (w części lub w całości) lub też nie jest zwracana przewoźnikowi. W przypadku gdy za zdarzenie odpowiada agent handlingowy, jego odpowiedzialność jest limitowana do kwoty *deductible*, wynoszącej nie więcej niż 500 000 USD.

Z kolei konstrukcja wyłączenia *consequential loss* (jako zbliżona konstrukcyjnie do pojęcia szkody pośredniej na gruncie prawa polskiego) skutkuje „przywróceniem” odpowiedzialności kontraktowej pomiędzy stronami umowy handlingowej na grunt oceny subiektywnej – opartej na zasadzie winy i gwarancyjno-repartycyjnej – pomimo rozszerzenia odpowiedzialności kontraktowej przewoźników do jej zobiektywizowanej postaci.

Powyższa konstrukcja odpowiada zasadzie wyrażonej w art. 22(5) Konwencji montrealskiej (1999), zgodnie z którą przewoźnik nie może ograniczyć swojej odpowiedzialności (*The air carrier cannot limit its liability*).

## 5. Podsumowanie

Zdefiniowany zakres badawczy dotyczy zasad odpowiedzialności kontraktowej stron umowy handlingowej według jej dominującego w obrocie gospodarczym wzorca zgodnego z wytycznymi IATA *Standard Ground Handling Agreement*. Wzorzec ten nie odbiega od paradygmatu odpowiedzialności kontraktowej dla zobowiązań umownych (powszechnych, rozumianych w ujęciu cywilistycznym), pomimo iż powiązany jest wprost z odpowiedzialnością przewoźników lotniczych, mającą zobiektywizowany charakter. Uniwersalność wskazanego wzorca umownego wskazuje na możliwość zaliczenia go do źródeł prawa wykraczających poza *lex contractus*, a wkraczających już w sferę nowego *lex mercatoria*. Wprawdzie rozróżnienie to nie ma pozadogmatycznego znaczenia, wskazuje jednakże na rosnące znaczenie tego wzorca umownego w obrocie gospodarczym.